Deutscher Bundestag **Drucksache 15/3604**
15. Wahlperiode 15. 07. 2004

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Michael Kauch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/3379 –

Ökologische, gesundheitspolitische, ökonomische und technische Aspekte der Debatte über Dieselrußpartikel

Vorbemerkung der Fragesteller

Für Dieselrußpartikel gilt zurzeit in der EU die Abgas-Richtlinie EURO III, die einen Emissionswert von 0,05 g/km festschreibt. Ab 1. Januar 2005 gilt nach der Richtlinie EURO IV ein Grenzwert von 0,025 g/km. Die Umweltministerkonferenz (UMK) der Länder hat in der 61. UMK u. a. beschlossen, dass bis zum Jahr 2010 für PKW und leichte Nutzfahrzeuge ein verbindlicher Partikelgrenzwert von 0,0025g/km angestrebt werden soll.

Im Hinblick auf die Auswirkungen von Dieselrußpartikeln auf die Gesundheit spricht das Umweltbundesamt (UBA) davon, dass allein durch den Einbau von Dieselrußpartikelfiltern jährlich 14 000 Todesfälle durch Krebs und Atemwegserkrankungen verhindert werden könnten („UBA-Verkehrsexperte Axel Friedrich“ laut AP vom 8. Juni 2004). Der BUND redet sogar von jährlich rund 18 000 Menschen, die durch Dieselabgase vorzeitig sterben müssten (AFP vom 7. Juni 2004). Grundlage der Abschätzungen ist jeweils die so genannte Wichmann-Studie.

Bundeskanzler Gerhard Schröder hat sich am 7. Juni 2004 mit Vertretern des Verbandes der Europäischen Automobilindustrie darauf geeinigt, dass die EU-Kommission aufgefordert werden soll, bis Ende 2004 gemeinsam mit der Industrie eine Richtlinie zu schärferen Abgasgrenzwerten (EURO-V-Norm) vorzuschlagen. Auf deren Basis will sich die Bundesregierung ab 2005 für eine Förderung von Kraftfahrzeugen einsetzen, die bereits die Grenzwerte der EURO-V-Norm erfüllen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 14. Juli 2004 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie hat sich die Zulassung von Diesel-Kfz in Deutschland zahlenmäßig in den letzten Jahren entwickelt?

In den vergangenen 10 Jahren hat sich die Zahl der Pkw mit Dieselmotor im Bestand etwa verdoppelt. Bei den Neuzulassungen ist inzwischen mehr als jeder dritte Pkw mit einem Dieselmotor ausgerüstet (Zahlen s. Tabelle).

Anteil der Diesel-Pkw 1970 bis 2004 am Pkw-Bestand in Deutschland

Jahr	Pkw insgesamt	Davon mit Diesel-motor	Anteil in %
1. 7. 1970	13 941 079	434 660	3,1
1. 7. 1975	17 898 297	643 843	3,6
1. 7. 1980	23 191 616	1 138 142	4,9
1. 7. 1985	25 844 520	2 341 030	9,1
1. 7. 1990	30 684 811	4 122 435	13,4
1. 7. 1995	40 404 294	5 544 551	13,7
1. 7. 1996	40 987 547	5 630 554	13,7
1. 7. 1997	41 371 992	5 586 501	13,5
1. 7. 1998	41 673 787	5 486 960	13,2
1. 7. 1999	42 323 672	5 632 978	13,3
1. 7. 2000	42 839 906	5 960 676	13,9
1. 1. 2001	43 772 260	6 357 355	14,5
1. 1. 2002	44 383 323	6 974 712	15,7
1. 1. 2003	44 657 303	7 608 486	17,0
1. 1. 2004	45 022 926	8 293 749	18,4

Entwicklung des Anteils der Diesel-Pkw bei den Pkw-Neuzulassungen in Deutschland

Jahr	Pkw insgesamt	Davon mit Diesel-motor	Anteil in %
1993	3 194 204	476 534	14,9
1994	3 209 224	543 764	16,9
1995	3 314 061	483 517	14,6
1996	3 496 320	524 599	15,0
1997	3 528 179	525 294	14,9
1998	3 735 987	657 480	17,6
1999	3 802 176	852 849	22,4
2000	3 378 343	1 026 002	30,4
2001	3 341 718	1 155 324	34,6
2002	3 252 898	1 236 213	38,0
2003	3 236 938	1 292 727	39,9

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Kraftfahrzeugstatistik

2. Wie hoch ist der Marktanteil deutscher Hersteller an den in Deutschland zugelassenen Diesel-Kfz, wie hoch ist der entsprechende Marktanteil in Europa?

Der Marktanteil deutscher Hersteller an den in Deutschland im Jahre 2003 neu zugelassenen Diesel-Pkw beträgt 77,1 Prozent. Im Bestand zum 1. Januar 2004 beträgt der Anteil deutscher Hersteller 72,0. Angaben zu europäischen Marktanteilen liegen der Bundesregierung nicht vor.

3. Wer hat am Treffen zwischen Bundeskanzler Gerhard Schröder und dem Verband der Europäischen Automobilindustrie am 7. Juni 2004 vonseiten der Bundesministerien teilgenommen?

Das Gespräch hat der Bundeskanzler mit dem Präsidium des Verbandes der Europäischen Automobilindustrie (ACEA) geführt.

4. Was sind die konkreten Ergebnisse der Gespräche vom 7. Juni 2004?

Im Ergebnis wurde festgehalten, dass der Bundeskanzler und ACEA gleichermaßen für eine schnelle Entwicklung der Grenzwertstufe Euro 5 eintreten und die Kommission auffordern, bis zum 31. Dezember 2004 einen Richtlinienvorschlag vorzulegen. Auf der Basis der zu verabschiedenden Richtlinie wird sich die Bundesregierung für eine Förderung von Fahrzeugen, die die Euro-5-Grenzwerte erfüllen, ab 1. Januar 2005 einsetzen.

5. Welche Rolle hat das Thema Dieselruß nach Kenntnis der Bundesregierung bislang auf europäischer Ebene gespielt und wie ist der aktuelle Sach- und Diskussionsstand auf europäischer Ebene?

Die Europäische Kommission setzt sich für eine Minderung der Partikelemissionen und der ozonbildenden Stoffe ein. Sie hat im Sommer 2002 verbindlich erklärt, an entsprechenden Vorschlägen für eine Grenzwertstufe Euro 5 für Diesel-Pkw zu arbeiten.

6. Welches werden aus Sicht der Bundesregierung die nächsten Schritte auf europäischer Ebene sein und wie wird sich die Bundesregierung hieran konkret beteiligen?

Die Bundesregierung unterstützt den Vorschlag der Kommission, eine Grenzwertstufe Euro 5 festzulegen, und setzt sich dafür ein, noch in diesem Jahr einen Entwurf der Kommission zu beraten.

7. Wird die Bundesregierung aufgrund der Ergebnisse des Gesprächs vom 7. Juni 2004 selbst initiativ werden, und wenn ja, welche Initiative will die Bundesregierung konkret ergreifen?

Der Bundeskanzler hat mit Schreiben vom 8. Juni 2004 den Präsidenten der Europäischen Kommission Prodi gebeten, noch im Herbst dieses Jahres einen Richtlinienvorschlag für Euro 5 vorzulegen. Der Bundesumweltminister hat dieses Anliegen im Umweltrat am 28. Juni 2004 unterstrichen.

8. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer politischen Einigung im Rat über die EURO-V-Grenzwerte?

Ziel der Bundesregierung ist es, eine Einigung so schnell wie möglich herbeizuführen.

9. Wann werden diese Grenzwerte dann nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich in Kraft treten?

Das Einsetzen der Grenzwertstufe Euro 5 wird für 2010 angestrebt.

10. Hat die Bundesregierung die so genannte Wichmann-Studie einer kritischen Überprüfung unterzogen, und wenn nein, warum nicht?

Die Studie wurde vor Veröffentlichung Sachverständigen zugesandt. Außerdem wurde die Studie der Fachöffentlichkeit im Internet vorgestellt. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der Studie in der Fachzeitschrift „Umweltmedizin in Forschung und Praxis“ publiziert. Eine abschließende Bewertung der Wichmann-Studie durch die Bundesregierung ist nicht vorgesehen.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die so genannte Wichmann-Studie, insbesondere teilt die Bundesregierung die erwähnte Auffassung des UBA?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

12. Hält die Bundesregierung angesichts der innerhalb des Kabinetts geführten Diskussion über die Notwendigkeit zur weiteren Verringerung von Dieselrußpartikelemissionen die bis zum 31. Dezember 2005 geltende Steuerbefreiung für bis zum 31. Dezember 2004 erstmals zugelassene Diesel-PKW, die die EURO-IV-Norm einhalten, für sachgerecht, und wenn ja, wie begründet sie ihre Auffassung?

Die Steuerbefreiung für Euro-4-Pkw mit Benzin- oder Dieselmotor hält die Bundesregierung für sachgerecht. Sie hat sich in den vergangenen Jahren als wirksame Maßnahme zur beschleunigten Einführung besonders schadstoffarmer Fahrzeuge erwiesen. Deshalb hält die Bundesregierung auch eine Fortschreibung der steuerlichen Förderung in Bezug auf die frühzeitige Einhaltung festgelegter Grenzwertstufen (vergleiche Antwort zu Frage 4) für sinnvoll.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die so genannte Wichmann-Studie unter Berücksichtigung der daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen auf die Mortalität infolge von Dieselabgasen, insbesondere wie bewertet sie die gegenüber der Studie erhobenen Einwände,

    a) dass aus pathogenetischer Sicht bei einem normalerweise in der Medizin umfassenden und ganzheitlichen Verständnis von Krankheitsursachen der im Gutachten gewählte Bewertungs- und Berechnungsansatz unzutreffend sei?

    b) dass ein Großteil des Gutachtens lediglich aus der Zusammenstellung der Daten bekannter Studien bestehe, wobei eine kritische Diskussion der Studienergebnisse meist fehle, z. B. der in anderen Studien diskutierte Einfluss von Schwefeldioxid unbewertet bliebe?

    c) die im Gutachten genutzte Methodik nicht bei der Weltgesundheitsorganisation WHO beschrieben sei und fraglich sei, inwieweit ein erstmalig genutzter Ansatz bereits als wissenschaftlich validiert betrachtet werden könne?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, eine Bewertung der vom Bundesumweltministerium in Auftrag gegebenen Wichmann-Studie vorzunehmen. Im Übrigen wird auf Folgendes hingewiesen:

zu a) Bei epidemiologischen Studien werden Daten unter realen Bedingungen erhoben. Die Ergebnisse setzen kein pathogenetisches Modell voraus. Die im Wichmann-Gutachten zugrunde gelegten epidemiologischen Daten stammen aus der Studie von Pope et al. an der Kohorte der American Cancer Society (ACS). Statistische Störfaktoren sind soweit wie möglich berücksichtigt. Eine Reanalyse durch das Health Effects Institut, das von der

amerikanischen Industrie und der US-EPA kofinanziert wird, hat die methodischen Ansätze und die Ergebnisse der 1995 veröffentlichten Auswertung der ACS-Kohorte bestätigt. Die Veröffentlichung von Pope von 2002 schließt eine verlängerte Nachbeobachtungszeit ein und ist daher als noch besser geeignet anzusehen. Auf diese Daten stützt sich die Studie von Wichmann.

zu b) Das Gutachten greift auf vorhandene Daten zurück und berücksichtigt dabei die relevanten Studien. Eine Diskussion der Studienergebnisse hat bei der WHO im Rahmen der Revision der Luftgüte-Leitwerte für Europa (Air Quality Guidelines for Europe) und im Rahmen des CAFE-Prozesses (Clean Air for Europe) stattgefunden sowie in einer VDI-Arbeitsgruppe, die zur Definition eines deutschen Standpunktes eingesetzt worden war und 2003 ihren Bericht vorgelegt hat. Für einen für die Ergebnisse relevanten Einfluss von Schwefeldioxid gab es dabei keine Anhaltspunkte.

zu c) Der gewählte Ansatz wurde auch in anderen Berechnungen angewandt, z. B. bei der „Schweizer Verkehrsstudie“ und einer 3-Länder-Studie (Frankreich, Österreich, Schweiz). Berechnungen im Rahmen der WHO/UNECE Task Force on Health werden ebenfalls auf vergleichbarer Basis durchgeführt.

14. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass in den letzten Jahren Dieselrußpartikel verstärkt in solchen Größen emittiert werden, die lungengängig sind, und wenn ja, worauf ist diese Entwicklung zurückzuführen?

Trotz Verringerung der Partikelmasse bei neuen Diesel-Fahrzeugen und der Reduzierung der Gesamtemissionen von Partikeln ist festzustellen, dass sich die Immissionen im Feinstpartikelbereich (PM10) nicht gleichermaßen verringern. Über die Änderung der Partikelgrößenverteilung bei Diesel-Pkw mit neuen Techniken besteht noch kein wissenschaftlicher Konsens.

15. Welche Techniken zur Reduzierung der Dieselrußpartikelemissionen sind der Bundesregierung bekannt und wie bewertet sie diese jeweils?

Eine Reduzierung der Dieselrußpartikelemissionen ist sowohl durch innermotorische Maßnahmen als auch durch Abgasnachbehandlung möglich. Siehe hierzu Antwort zur Frage 26 in Drucksache 14/9872 des Deutschen Bundestages.

16. Welche Auswirkungen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Nutzung von Dieselrußfiltern auf den Kraftstoffverbrauch und insbesondere auf andere Schadstoffemissionen, wie Kohlenwasserstoffe, Stickoxide, Kohlenmonoxid und Schwefeldioxid, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus?

Die Auswirkungen des Einsatzes von Partikelfiltern auf den Kraftstoffverbrauch kann nicht pauschal quantifiziert werden, da die Auslegung des Gesamtsystems eine entscheidende Rolle spielt. Ferner sind die Abgasvorschriften u. a. durch Initiativen der Bundesregierung insoweit weiterentwickelt worden, dass auch bei periodischer Partikelfilterregeneration die Einhaltung der Grenzwerte bei allen limitierten Schadstoffen sichergestellt sein muss (siehe auch Antwort zu Frage 26 in Drucksache 14/9872 des Deutschen Bundestages.)

17. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Nachfrage nach mit Dieselrußfiltern ausgerüsteten PKW bzw. nachrüstbaren Dieselrußfiltern in den letzten Jahren entwickelt?

Bis Ende 2003 wurden in Europa rund 500 000 mit Rußfiltern ausgerüstete PKW zugelassen. Die Entwicklung zeigt die nachfolgende Grafik:

FAP™ SYSTEM PRODUCTION

FAP Vehicle PRODUCTION (cumulated)
600 000
500 000
400 000
300 000
200 000
100 000
0
6
167
18 943
136 622
359 553
500 000
1998
1999
2000
2001
2002
6 month 2003

Inzwischen bieten auch alle deutschen Hersteller Rußfilter an. Zurzeit liegen der Bundesregierung noch keine genauen Zahlen über die Nachfrageentwicklung vor. Deutsche Käufer eines Mercedes-PKWs mit Dieselmotor entscheiden sich beispielsweise zu 80 Prozent für den Partikelfilter.

18. Wie hoch sind bzw. wären nach Einschätzung der Bundesregierung die Kosten je PKW für die Ausrüstung mit Dieselrußfiltern bzw. deren Nachrüstung?

Die Kosten für die Ausrüstung eines Neufahrzeugs mit einem Partikelfilter liegen bei ca. 500 bis 750 Euro, wobei hier die Kosten für das System und den Einbau enthalten sind. Bei den Nachrüstungssystemen muss stark zwischen den angebotenen technischen Lösungen unterschieden werden. Hier reicht nach derzeitigem Stand die Spanne zwischen 650 bis 1 300 Euro. Bei den preisgünstigeren Lösungen handelt es sich um sog. offene Partikelfiltersysteme, deren Wirkungsrad bei ca. 30 bis 40 Prozent liegt.

Es bleibt insgesamt die weitere Marktentwicklung abzuwarten.

19. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Staat nicht eine bestimmte Technik fördern, sondern ein klares und konkretes ökologisches Ziel vorgeben sollte, dessen Erreichung er unabhängig von der eingesetzten Technologie honoriert (z. B. steuerlich)?

Die Bundesregierung setzt seit jeher auf Wirkvorschriften und nicht auf Bauvorschriften. Dies hat sich bewährt und verhindert, dass innovative Lösungen nicht zugelassen werden können. Daran hält die Bundesregierung auch weiterhin fest. Die Grenzwertfestsetzung orientiert sich aber immer an den neuesten technologischen Möglichkeiten und berücksichtigt Kosten/Nutzen-Aspekte.

20. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Äußerung eines Sprechers des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, laut „AFP“ vom 7. Juni 2004: „Die steuerliche Förderung solle jedoch helfen, die Verbreitung der Technologie zu fördern“?

Siehe Antwort zu Frage 19.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333